

KUBINSZKY MIHÁLY

A síneken

A Déli Vasút utolsó építésze, Ney Ákos

A Ney család bizonyára francia eredetű, a családi hagyomány úgy tudja, hogy egyik ősük mint tüzérkapitány érkezett Magyarországra, amikor XIV. Lajos kapcsolatot teremtett II. Rákóczi Ferencsel.



Ney Ákos 1881. szeptember 12-én született Budapesten. Apja építész volt, miniszteri tanácsos, a budapesti országház építésének intézője-ellenőre. Anyja Peregriny Jolán. A budapesti József Nádor műszaki egyetemen az általános mérnöki szakot végezte és 1903-ban szerezte meg oklevelét. A következő években az államépítéset budapesti és szekszárdi hivatalainál segédmérnökként dolgozott.

1906-ban lépett a MÁV szolgálatába. Elvégezte a vasúti tisztképző tanfolyamot, különböző beosztásokban teljesítette a körelező forgalmi szolgálatot (pénztáros, forgalmista, állomásfőnök-helyettes). Ezt követően a ceglédi osztálymérnökséghez, majd a budapesti Pályaudvar-építő Felügyelőséghez helyezték, ahol előbb Angyalföld pályaudvar, majd az 1909–1911 között épülő budapesti északi teherpályaudvar és fűtőházainak építésénél dolgozott. Itt szerezte azt a nagy szakmai gyakorlatát, amelyet később oly szépen tudott gyümölcsoztatni. Ezt követően 1911-ben a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséghez, a magyar közlekedésügy akkori főhatóságához került, ahol tizenöt évig teljesített szolgálatot és főfelügyelő miniszteri tanácsosi rangig emelkedett.

1911-ben megnősült, feleségül vette Jeszenszky Leát. A házasságból két leány született. A fiatalabbik révén a család leszármazottjai ma is élnek Budapesten.

Az első világháború idején több mint egy évig tartalékos főhadnagyként harctéri szolgálaton volt a cs. és kir. tábori tüzérségnél. A frontszolgálatról a bécsi hadügyminisztériumba rendelték, ahol a magyar kereskedelmi miniszter képviselőjeként dolgozott a Központi Szállításvezetőségénél, egyidejűleg Kandó Kálmánnal. Kandóval barátságba került, neki 1917-ben ex librist is rajzolt. Rövid ideig a brassói tábori szállítási vezetéshez rendelték. A háborút követően a fegyverszüneti és jóvátételi bizottságokban is tevékenykedett.

1926-ban került az egykori Déli Vasút jogutódjához a Duna-Száva-Adria Vasúthoz (DSA). Ismeretes, hogy a Déli Vasút, az Osztrák-Magyar Monarchia egyik legnagyobb magánvasút-társasága volt, és vonalainak jelentős hányada Nyugat-Magyarországot hálózta be. Miután a Déli Vasút vonalait az első világháborút követő békediktátumok négy ország területére darabolták, az ún. római egyezséggel az 1920-as évek elején Ausztria, Jugoszlávia és Olaszország sorra államosították illetve állami kezelésbe vették azokat. Hazánkban ez csak

1931-ben, a világgazdasági válság nyomán következett be. A DSA – a Duna–Száva–Adria Vasút –, mint a Déli Vasút jogutódja, működésének utolsó öt évében Magyarországon egy szinte egyedülálló fejlesztési programot hajtott végre, mely főleg a pályát, az állomásokat és a biztosító-berendezéseket korszerűsítette. Ennek elsőrangú lebonyolítása az egykori Déli Vasút új – és egyben utolsó – építési igazgatójának, Ney Ákosnak az érdeme.

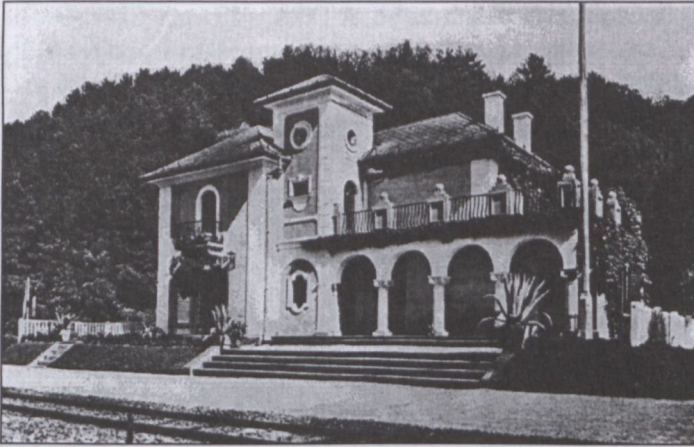
A mérnöki végzettségű, a vasútüzem összes igényeit jól ismerő, általános műveltségével is kiváló Ney Ákos 1926–1931 között a DSA-nál így fontos építési és építészeti munkákat látott el. Korszerűsítette a székesfehérvári pályaudvart és annak felvételi épületét. Különösen a vasbeton tetős szigetperonok és az új váltóállító-központok értékesek. A maga nemében hazánkban mindegyik úttörő is volt, mert a győri állomás kivételével másutt szigetperon még nem épült, és vasbeton tetős megoldásával ez volt az első. Ugyancsak elsőként mutatkozott az állítótoronnyal a funkcionalista építészet ebben a műfajban magyar vasút mentén. Ney Ákos a Balaton délpárti vonal mentén az állomások egész sorát korszerűsítette. Átépitette és bővítette Balatonszemes, Szárszóc, Balatonvilágos, Földvár, Boglár és Máriafürdő épületeit. A fürdőzők idegenforgalmára is tekintettel az akkor divatos újbarokk stílusjegyeket alkalmazta. Különösen tetszetős és ma a MÁV házi műemlékei közé sorolt Bélatelepi megállóhely itáliai villára emlékeztető építészeti megoldása. A stílusépítészettől eltérő Kiscsévás utcai állomásépület kontyutetős kompozíciójával és szigorúbban racionális architektúrájával különösen értékes. Ney Ákos kidolgozta a budapesti Déli pályaudvar korszerűsítésének nagysza-



SZÉKESFEHÉRVÁR PÁLYAUDVAR 1930 KÖRÜL ELKÉSZÜLT SZIGETPERONJAIN HAZÁNKBAN ELSŐ ÍZBEN ÉPÜLTEK VASBETON SZERKEZETŰ PERONTETŐK

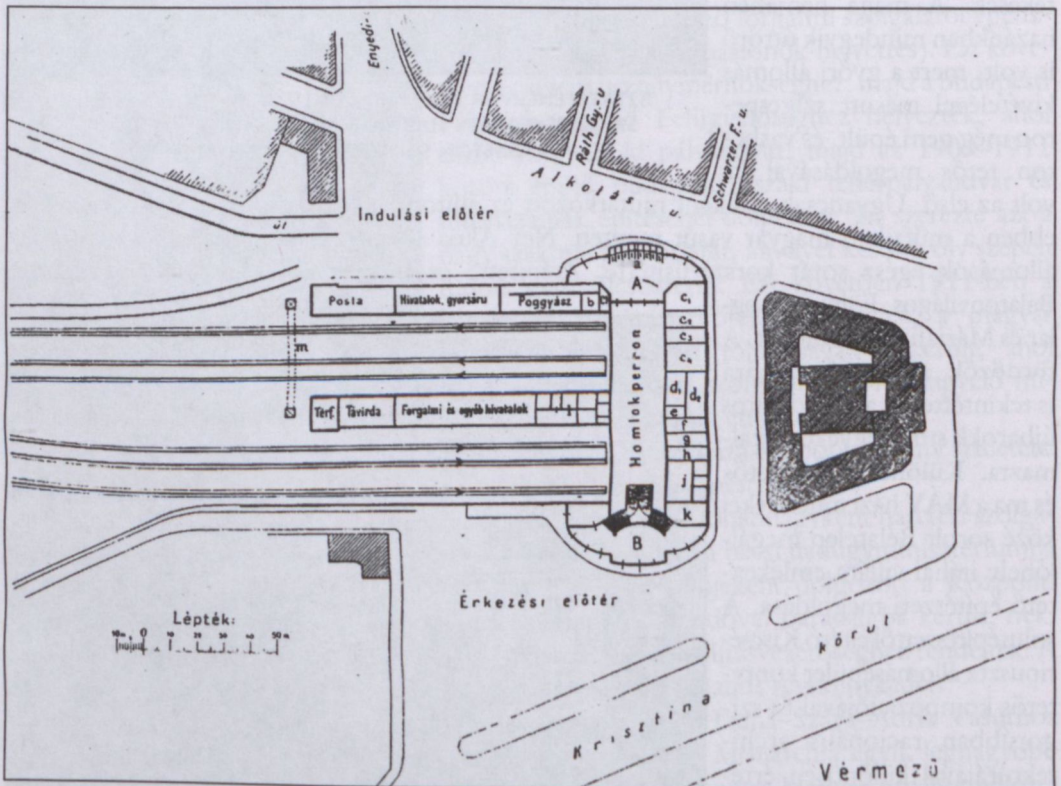


A NEY ÁKOS TERVEI ALAPJÁN ÁTÉPÍTETT SZÉKESFEHÉRVÁR VASÚTÁLLOMÁS 1930-BAN. A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚBAN ELPUSZTULT



BÉLATELEP, AZ ITÁLIAI VILLÁRA EMLÉKEZTETŐ MEGÁLLÓHELYI ÉPÜLET, NEY ÁKOS EGYIK LEGKEDVESEBB ALKOTÁSA

bású elképzelését is, ennek megvalósítására sajnos nem került sor. A terv korszerű, keresztperonos fejpályaudvart mutat, a homlokperon kétoldalt karéjosan ívelt lépcsőkkel kapcsolódott volna az érkezési oldal mélyebben fekvő állomáselőteréhez. A terv a technikai és funkcionális korszerűsége mellett előremutató, mert magasházat helyez a pályaudvar elé, mintegy a régi fordítókorong helyére. Ezzel nemcsak előnyös városképi hangsúlyt



A BUDAI DÉLI PÁLYAUDVAR ÁTÉPÍTÉSÉVEL NEY ÁKOS KORSZERŰ ELRENDEZÉST KÍVÁNT ADNI ANNAK A PÁLYAUDVARNAK, MELYNEK VÁGÁNYAI MÉG MINDIG EGY FORDÍTÓKORONGBAN VÉGZŐDTEK. EZT A TERVÉT SAJNOS MÁR NEM TUDTA MEGVALÓSÍTANI.

állított volna a pályaudvarnak, de az értékes terület eladásával megteremtette volna az építés gazdasági feltételeit is. Majd csak negyven évvel később Párizsban nyúlnak először ehhez a Ney Ákos által már itt felvázolt és javasolt megoldáshoz.

Ney Ákos még két évig dolgozott a DSA átadásán, majd 1934-ben a MÁV építési és pályafenntartási igazgatójává nevezték ki. Ebben a beosztásában – sok más munka mellett – kivette részét Szekszárd és Pannonhalma állomásépületeinek korszerűsítéséből. Ezek a munkák azonban csak Ney Ákos 1938-ban történt nyugalomba helyezése után fejeződtek be.

A MÁV-tól történt nyugalomba vonulását követően a Vasútforgalmi Rt. igazgatójának hívták meg, ebben a munkakörben még három évig működött. Értékes szolgálatait itt a helyiérdekű vasutak részére kamatoztatta. Hatvanéves korában az aktív tevékenységtől – egyelőre – visszavonult.

Jelentős a szakirodalmi munkássága. A DSA terveit és teljesítményeit szaklapokban dokumentáló írásokon kívül a főváros rendezésével is foglalkozott, ami érthető, hiszen a vasúti építészek – külföldön is ismerünk erre példákat – a pályaudvarok révén átlátták a települések fejlesztésének lehetőségeit és megannyi problémáját.

Még egyszer reaktíválta magát: 1952 és 1958 között, nyilván elértéktelenedett nyugdíjának a megélhetéshez szükséges kiegészítése miatt. A Fővárosi Mélyépítő Tervező intézetnél vállalt munkát s a kiadásra kerülő tervek műszaki ellenőrzését (mco), illetve munkavédelmi előadó feladatkörét látta el. Ennek jelentősége bizonyára eltörpült a korábban rá bízott feladatokhoz képest és a munkalehetőség inkább az egykori beosztottak körében élő kollektívális tisztelet megnyilvánulása volt az idős korban is mindenkor aktív, minden iránt érdeklődő nagynevű mérnökkel szemben.

1953-ban aranydiplomát, 1963-ban gyémántdiplomát vehetett át a Budapesti Műszaki Egyetemen. Még élete végén is különféle, magas kulturáltságára utaló munkákkal látta el saját magát, így szinte utolsó napjait is szeretett környezetének, – születési és lakóhelyének – a budai várnegyed házainak rajzolásával töltötte. Jellemző volt rá, hogy ekkor sem a múltba tekintett, hanem, mint aktív élete során mindenkor, a jövőbe.

1967. november 21-én hunyt el, a Farkasréti temetőben helyezték örök nyugalomra.

* * *

Az életrajz adataihoz néhány kiegészítés kívánczik, melyekre a család tulajdonában levő hagyatéki iratai adnak lehetőséget.

Az egyik Ney Ákos részvételét illeti az első világháborút követő Fegyverszüneti és Jóvá-tételi Bizottságban. Egy feljegyzés, melyet a Nemzetvédelmi Kereszt elnyerése alkalmából Rapaich Richard altábornagy, Tomcsányi Vilmos Pál külügyminiszter és Perczel Miklós államtitkár szövegeztek érdekes történeti adatokat tár fel:*

„...Ney Ákos ministeri tanácsos, ny. máv igazgató, akkor, mint vasúti és hajózási felügyelő a Fegyverszüneti és Jóvátételi bizottságoknak elejétől végig, tehát 1918. november-től 1922. januáriusáig, mint a m. kir. kereskedelmi minister és a M. kir. Vasúti és hajózási Főfelügyelőségének képviselője tagja volt s ebbeli minőségében a vasúti és hajózási ügyeket a bizottságokban ő tárgyalta. Tárgyalásaiban a magyar ügyet teljes eréllyel képviselte, magával Károlyi Mihállyal is szembehelyezkedett. Vyx alezredesnek, az entente-bizottság vezető-jének helyettese, Serrot kapitány kijelentette, hogy nem volt eddig eset, hogy legyőzött fél

* A szövegeket betűhíven közöljük. K. M.

képviselője a béketárgyalásokon ilyen álláspontot foglalt volna el. A tárgyalások kezdetén, mikor kiderült, hogy a Diaz féle fegyverszüneti szerződés sokkal enyhébb, mint, amit utóbb Károlyi Mihály, önállóságot és hatalmát akarván kidomorítani, Belgrádban kötött Franchet d'Esperay tábornokkal, – a vasúti anyag átadását Ney függőben tartotta. Sajnos, Garami, Diner-Dénes és Barta tanácsköztársasági ministerek utasítására a belgrádi egyezményt mégis végre kellett hajtani. Beltz francia kapitánnyal és Body szerb őrnaggyal folytatott tárgyaláson Ney azt az álláspontot foglalta el, hogy Magyarország csak a volt Osztrák–Magyar Monarchia kvótaarányában fogja a vasúti anyag átadásában kötelezettségét teljesíteni. Az entente-bizottság a legerélyesebb megtorlást helyezte kilátásába, de Ney végül mégis elérte, hogy a felajánlott mennyiséget elfogadják azzal, hogy azt a végleges döntésig ácontó veszik. Persze ezt a döntést is a román invázió illuzoriussá tette.

Igazoljuk, hogy egy vasúti anyagátadási ügyből kifolyólag Neyt a románok is le akarták tartóztatni. A bizottság tudott az esetről, de nem volt módjában azt megakadályozni s Ney a letartóztatást csak úgy tudta elkerülni, hogy az ismerőseinél vendégségbe meghívott Giovanuzzi kapitány és Mombelli olasz tábornok, entente-bizottsági tagok védelmét kérte. Igazoljuk továbbá, hogy 1919 júniusában Ney egy bizottsági ülésen bejelentette, hogy előző napon a vörös őrség letartóztatta, és kihallgatásra a Parlament épületébe vitte, ahol este 11 óráig vallatták.

Meg kell említeniünk végül, hogy a kommiün alatt a Fegyverszüneti bizottságot nem oszlatták fel, noha semmiféle tárgyalásba be nem vonták. Az ülésekre naponta összegyűltünk, de természetesen érdemi tárgyalást nem folytattunk. Biztos tudomásunk volt arról, hogy Kun Bélának az egész bizottság minden tagjának letartóztatását javasolták, mint ellenforradalmi testületet, azonban Kun Béla kijelentette, hogy »azokkal egyelőre más célom van«. Ilyen irányban azonban semmi nem történt, de letartóztatva sem voltunk.»

Az irat a korszakot is jellemző dokumentum.

* * *

Egy másik tétel a hagyatékából a Nyugati pályaudvar építésére vonatkozik és így szól:

„A vasutastervezés gyönyörű példaként említem meg a mi Nyugoti pályaudvarunkat. Ezt 1873-ben a Steg (Osztrák Államvasút-társaság) építészeti igazgatója, de Serres August tervezte s az ő érdeme volt, hogy megtalálta a megoldást az akkor létesülő Nagykörúttal kapcsolatban. Tudniillik akkor már épülőfélben volt az új pályaudvar-épület a Gyár utca frontjában, s a Nagykörút az állomási épületeken ment volna keresztül. Persze az építkezést le kellett állítani, s akkor jött elő de Serres gondolatával, hogy a Nagykörút a már elkészült pavillonok mögött haladjon, a pavillonok homlokzata megmaradhat s az új Körút felé kapják másik homlokzatukat.

A de Serres-féle tervek alapján készítették el a kivitelre pályázó cégek terveiket. A kivittel a három francia pályázó közt az Eiffel és tsa cég kapta meg a megbízást. Ezek közt volt néhány pompás, féltábla nagyságú homlokzat-részletterv, gyönyörű akvarellel (sic!) színezéssel, Gustave Eiffel sajátkezű aláírásával. Ezeket átadtam a Közlekedési Múzeumnak, most annak nagy pusztulása után nem merek érdeklődni sorsuk után. Legalább itt legyen említés téve Gyengő László mérnökről, aki az Eiffel cégnek volt itteni képviselője. A vasszerkezetek terve, méretezése Theofil Seyrig mérnök munkája volt.”

Ez a szövegrészlet annak a hozzászólásnak a része, melyet Ney Ákos e megemlékezés szerzőjének *A vasutak építészete Európában* című kandidátusi értekezésének vitája alkalmából

az MTA-n mondott el 1960. december 12-én, és ezt követően otthon leírt. A Nyugati pályaudvar építészettörténetére vonatkozó több korábban ismeretlen tényről rögzít: elsősorban azt, hogy de Serres Ágoston ÁVT (StEG) építési igazgató mintegy diszpozíciós tervet bocsátott pályázatra, s a kiviteli tervek egymástól eltérő architektúrájukkal nyújtották a különböző megoldásokat. Így Eiffel irodája tekinthető az architektúra tervezőjének is.

Mindez bizonyosság arra, hogy Ney Ákos alakja és életműve sokrétűen és méltón illeszkedik a XX. század első felének hazai történetébe.

Ney Ákos szakirodalmi munkássága

Vidéki állomásépületek. *Magyar Vasút és Közlekedés*, XV. évf. (1927), 25–26. sz. 12–13.

Balatonfenyves állomás elektrodinamikai biztosító berendezése. *MMÉK Közlönye*, 1928 31–32. sz.

A Budapest-Déli vasúti pályaudvar. A *Magyar Vasút és Közlekedés* ünnepi száma, XVII. évf. 25. sz. (1929. december) 24–27.

Vasúti skanzen Magyarországon

2000. július 14-én, az ötvenedik vasutasnap alkalmából ünnepélyes keretek között megnyílt a *Magyar Vasúttörténeti Park Budapesten*, az *Északi Vontatási Főnökség* (korábban: MÁV Északi, majd Hámán Kató Fűtőház) területén. A magyar és európai vasutasok, vasútkutatók és vasútbarátok számára kiemelkedő jelentőségű – ha nem másfél évtizedes vasútkulturális

pályafutásunk legfontosabb – eseményére sajnálatos módon nem látogatott el sem a leköszönő, sem a hivatalba lépő köztársasági elnök, sem a műsorterv szerint megnyitó beszédet mondó miniszterelnök. Az alábbiakban a magyar vasúti skanzen múltját (tervezését), jelenét (a megnyitó ünnepséget) és feltételezett jövőjét szeretnénk röviden bemutatni.

A múlt

A magyar vasúti műemlékvédelem hivatalos szerve, a *MÁV Nosztalgia Munkabizottság* (hamarosan szerencsésebb nevet váltott: História Munkabizottság) 1984. július 24-én alakult meg – Bajusz Rezső vezérigazgató döntése nyomán, *Heller György* elismert vasúti szakember – a Nemzetközi Vasútegyet (UIC) vasúti fékezési albizottságának vezetője – elnöklésével. A korábbi évtizedekben a vasúti értékek kutatásának legfeljebb magányos úttörői akadtak (*Fialovits Béla*, *Varjú Béla* és *Lányi Ernő*), az intézményes keret és a szakirányú állami hivatalok (minisztérium, MÁV, Közlekedési Múzeum) támogató hozzájárulása hiányzott. Majd egy emberöltő idejéig a magyar vasúthistória kezdete és vége a Közlekedési Múzeum

világhírű 1:5 arányú járműmodell-gyűjteményének csodálata és gyarapítása volt. A história bizottságban vasúti szakemberek, vasút-, építészet- és járműtörténészek illetve vasútbarátok (a teljesség igénye nélkül *Csiba József*, *Falk Alfréd*, *Horváth Ferenc*, *Holcsik Ferenc*, *Károly Imre*, *Keller László*, *Kubinszky Mihály* professzor, *Lányi Ernő*, *Lovász István*, *Mezei István*, *Mohay László*, *Németh Andor*, *Szécsény István*, *Udvarhelyi Dénes* és *Villányi György* nevét említjük) az elkövetkező években jelentős munkát végeztek az addig önálló és állandó publikálási lehetőséggel nem rendelkező vasúttörténeti irodalom megteremtésében (Vasúthistória Évkönyvek és Magyar Vasúttörténet sorozat), valamint ipartörténeti értékkel bíró járművek és vasúti műemlékek megőrzésében. Így a pártállam mélyrepülésének és bukásának néhány éve a